actualidad aeroespacial
Número 62 - Julio-Agosto de 2013
EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com



Estreno en París

El A350XWB de Airbus sobrevoló Le Bourget

Entrevista

Un ex presidente de Aena analiza la gestión aeroportuaria en España



Aerospace & Aviation

una visión compartida

REINO UNIDO | FRANCIA | ESPAÑA | PORTUGAL | MARRUECOS

servicios de ingeniería para el ciclo industrial del avión & el ciclo de vida del aeropuerto

www.aertecsolutions.com

Editorial

La Justicia y los platos rotos

LA aeronáutica y el derecho tienen ritmos diferentes. La primera no sólo nació para dominar desde arriba, desde el aire, sino para dominar el tiempo, para ganarlo, para llegar antes. El derecho nació para regular la convivencia entre los hombres y hacerla posible, aunque para ello se necesitara todo el tiempo del mundo. La justicia es lenta, ya se sabe. De ahí que algunos aeronáuticos no hayan sido capaces de esperar siete años a que se pronunciaran los tribunales y se tomaran de inmediato la justicia por su mano.

La ley natural es inmediata y sólo podía regir la vida en la selva donde se sobrevive en virtud de la ley del más fuerte o, como dijera Darwin, "la evolución de las especies por medio de la selección natural o la preservación de las razas favorecidas en la lucha por la vida". Para poner orden entre los hombres, en cambio, fue necesario el recurso al derecho positivo, al consenso, al convenio, al acuerdo y al pacto. Y, por supuesto, someterse a lo acordado. "Pacta sunt servanda", que decretaron los clásicos.

Una sentencia firme del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) dictada hace siete meses y otra resolución del mismo tribunal del pasado mes de mayo por el que se decreta su ejecución han puesto fin -se supone- a un largo contencioso iniciado hace siete años en el seno del órgano de gobierno del Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España (COIAE) que cesó a su decano, acusado por la mayoría de sus compañeros de Junta Directiva, entre otras cosas, de prácticas contrarias a los Estatutos de la Corporación como "supuestas disposiciones de fondos efectuadas", que fueron motivo de querellas ante los Juzgados, "cuestión nada baladí", como dijo en su día una sentencia firme de la Audiencia Nacional.

La Justicia es lenta, nada que ver en cuestión de ritmos con la aeronáutica, pero al final pone a cada uno en su sitio

A pesar de que la Constitución Española exige a los colegios profesionales "un funcionamiento democrático" y a pesar de que por tres veces la Justicia le negó al cesado su petición de suspensión cautelar de su cese, éste en compañía de otros decidió tomarse la justicia por su mano, ocupar la sede colegial, convertirse en dueño y señor, en juez y parte y suspender él su destitución, gobernando y disponiendo a su antojo de los fondos propios de todo el colectivo.

La Justicia es lenta. Nada que ver en cuestión de ritmos con la aeronáutica. Pero al final pone a cada uno en su sitio y, después de tanta injuria y calumnia, de tanta difamación y mentira, de tanta depravación y tan poco respeto a las resoluciones judiciales, la Justicia establece quién ha sido de verdad el auténtico "cáncer" de una corporación y el "árbol de frutos podridos". Ahí están todas las resoluciones judiciales, que no han sido precisamente pocas, que han fallado en contra del cesado.

¿Y ahora qué? ¿Quién paga los platos rotos? El perjuicio ocasionado contra determinadas personas es enorme. Pero no es menor el deterioro producido a la institución por quienes la convirtieron poco menos que en un patio de Monipodio, según aseguraron quienes en su día en tiempo y forma, según ley, denunciaron la inicua situación creada. Alguien tiene que pagar por ello. No pueden quedar impunes, no pueden irse de rositas quienes lesionaron tanto a tantos. Es imprescindible "que les quiten lo bailao", nunca mejor dicho teniendo la música tan cercana como compañera de baile en el sarao. La justicia será lenta. Pero acaba cumpliendo su función, aunque sea con siete años de retraso.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco Gil, María Jesús Gómez, Merce Balart y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com
Redacción y Administración: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Relevo en la directiva de TEDAE

Julián García Vargas concluyó el pasado mes su mandato como presidente de la Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Aeronáutica y Espacio (TEDAE) durante la Asamblea General ordinaria, en la que se renovó su Junta Directiva para el periodo 2013- 2015 y que queda formada por vocales de las siguientes empresas: EADS-CASA, Airbus Operations, Navantia, ITP, Indra, Aernnova Aerospace, GDELS Santa Bárbara Sistemas, EADS-CASA Espacio, CESA, Sener, Núcleo DF, Crisa y Europavia.

Liderada por el Consejo Supervisor, la nueva Junta Directiva de TEDAE gestionará el proceso de relevo en la presidencia, que se llevará a cabo a lo largo del presente ejercicio. García Vargas señaló que había "finalizado ya el proceso de consolidación de TEDAE y cumplidos los objetivos de integración de sectores para alcanzar el modelo asociativo actual, acorde con las necesidades de la industria.



Julián García Vargas .



Thierry Baril.



Richard H. Anderson.



Matthieu Louvot.

Director de Recursos Humanos del Año

Thierry Baril, director de Recursos Humanos de EADS y Airbus, fue nombrado HR Director of the Year por Hudson, Le Figaro Economie y Cadremploi Group en una ceremonia de entrega de premios que tuvo lugar en París el pasado 3 de junio. El premio, creado en 1997 para elevar el perfil de la profesión, resalta la importancia clave y la aportación estratégica de los directores de Recursos Humanos para la evolución de una empresa.

Al conocerse su candidatura para el premio, los consejeros delegados de EADS y Airbus, Tom Enders y Fabrice Brégier, respectivamente, de los que Baril depende, se encontraron entre los primeros en felicitarle: "Servir a dos jefes en el día a día es un desafío y un logro en sí mismo que casi merece este premio", afirmaron Enders y Brégier en un comunicado conjunto.

Desde junio de 2012, Thierry Baril está integrando las áreas de Recursos Humanos de EADS y Airbus. En la ceremonia de entrega de premios, afirmó que el reconocimiento de sus homólogos era un gran honor para él.

Cambio al frente de la IATA

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) anunció el nombramiento del nuevo presidente del Consejo de Gobierno de la IATA, Richard H. Anderson, consejero delegado de Delta Air Lines. Anderson sucede a Alan Joyce, consejero delegado y director general de Qantas Airways, cuyo mandato concluyó coincidiendo con la clausura de la 69ª Asamblea General Anual de la IATA (AGM) y la Cumbre Internacional del Transporte Aéreo, en Ciudad del Cabo. El nombramiento de Anderson es efectivo de forma inmediata y finalizará con la 70 AGM en Doha, (Qatar) el año próximo.

Anderson lleva más de 25 años en la aviación. En 2007, fue nombrado consejero delegado de Delta, tras su paso por UnitedHealth Group. En 1987, comenzó su carrera en la aviación, en Continental Airlines. En 1990, comenzó una carrera de 14 años en Northwest Airlines, donde fue consejero delegado entre 2001 y 2004.

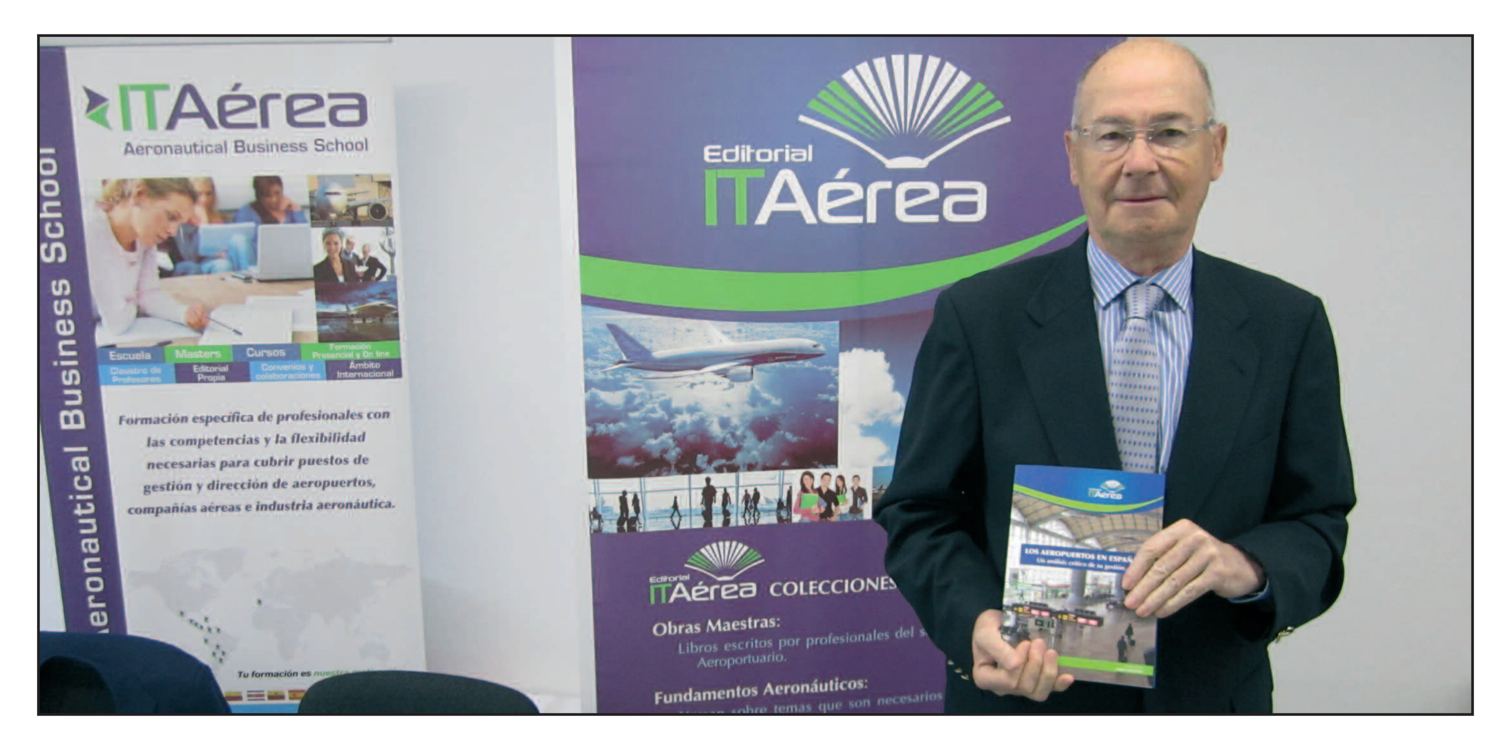
"La industria aérea necesita una voz fuerte para hacer frente a los desafíos que enfrentamos. Bajo el liderazgo del consejero delegado, Tony Tyler, la IATA tiene esa voz. Mi nombramiento como presidente del Consejo de Gobierno de la IATA, me permitirá trabajar con Tony de forma estrecha, así como con colegas de nuestra industria y gobiernos contribuyendo al desarrollo de la aviación ", dijo Anderson.

Nuevo director de Apoyo y Servicios de Eurocopter

Después de haber ocupado el puesto de director de Estrategia y Desarrollo de la empresa, Matthieu Louvot, ha sido nombrado director de Apoyo y Servicios de Eurocopter.

Rendirá cuentas directamente a Dominique Maudet, director de Ventas y Servicios y del desarrollo internacional del Grupo.

Tras iniciar su carrera profesional como inspector en la Inspección General de Finanzas del Ministerio de Finanzas francés, Matthieu Louvot, de 38 años, fue asesor en otros ministerios antes de ingresar en Eurocopter en abril de 2010.



Carlos Medrano

Un ex presidente de Aena analiza la gestión aeroportuaria en España

Carlos Medrano, ex presidente de Aena y ex director general de Aeropuertos, acaba de publicar un polémico libro editado por ITAérea Editorial: “Los aeropuertos en España. Un análisis crítico de su gestión”. “La mayor parte de las inversiones en aeropuertos se han llevado a cabo sin justificación aparente y de espaldas a la realidad del mercado regido por las compañías aéreas, lo cual nos ha conducido a un divorcio total entre la oferta y la demanda, concluye el libro de Medrano..

Actualidad Aeroespacial.- ¿Participa usted del criterio expresado recientemente por el responsable del Servicio de Estudios y Análisis de Asinver que ha calificado a Aena de “esperpento” y “aberración”?

Carlos Medrano.- He leído las manifestaciones de Javier Flores, responsable del servicio de estudios y análisis de Asinver, y no coincido con sus apreciaciones sobre Aena. El analista critica y considera obsoleto en el contexto europeo el sistema de gestión centralizado de aeropuertos y no es éste el problema, según explico en mi libro "Los aeropuertos en España, un análisis crítico de su gestión". Es un problema mucho más complejo que tiene más que ver con el modelo de propiedad estatal y las consecuencias de este modelo de propiedad. Existen por otra parte numerosos ejemplos de gestores multiaeroportuarios, centralizados que funcionan muy bien en Europa. Al propio tiempo, el responsable de Asinver opina que debe abordarse su doble condición de gestor del tráfico aéreo y de aeropuertos, pareciendo ignorar que el proceso de segregación de los dos negocios ya se realizó en el año 2011 a través de la Orden FOM/ 1525/2011, de 7 de junio en la que se acordó el inicio del ejercicio efectivo de funciones y obligaciones en materia de gestión aeroportuaria por parte de la mercantil Aena Aeropuertos, SA y por lo tanto, a partir de esa fecha la entidad pública

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

empresarial Aena ha dejado de realizar la actividad de gestión de aeropuertos en España. Por otra parte los aeropuertos se mantienen en un mercado en el que todos los sectores y empresas que se relacionan económicamente con ellos, compiten en condiciones de libre mercado, (compañías aéreas, handling, mantenimiento, agencias mayoristas, compañías de catering, etc) y lo que necesitan es un sistema de gestión y propiedad de colaboración público-privado que aporte a la gestión el papel que cada uno de ellos debe tener.

AA.- Ha escrito usted un análisis crítico de la gestión de los aeropuertos. Un lector de actualidad aeroespacial.com.com pregunta "si no tendrá que entonar también su 'mea culpa' como presidente de Aena y director de Aeropuertos".

CM.- Evidentemente yo soy responsable personalmente de las decisiones tomadas en mi trabajo en las materias que han sido de mi competencia exclusiva en este sector. Lo cual no me impide opinar tratando de ser objetivo y sobre todo tratar de enriquecer el criterio que tienen mis alumnos sobre los sistemas de gestión de los aeropuertos con una visión realista de las cosas.

AA.- ¿Por qué ha escrito usted este libro?

CM.- La razón por la que yo he escrito este libro es la de ampliar los conocimientos de mis alumnos del Master en Gestión Aeroportuaria y Aeronáutica en la Escuela de negocios ITaérea Aeronautical Business School, a fin de que obtengan una visión realista de la gestión aeroportuaria en España, ya que algunos de estos alumnos formará parte de los equipos de gestión de aeropuertos en el futuro. Por esta razón, no valoro lo que digo en el libro en función de cuál era el Gobierno que existía en cada momento y menos aún en el partido que lo sustentaba. El objetivo de esta Escuela de Negocios es formar a los profesionales del sector en materias que no se pueden encontrar en los libros de texto de los que ya obtienen una visión más teórica. Inevitablemente, para explicar acontecimientos relacionados con los numerosos cambios de legislación realizados en los últimos diez años que afectan a la gestión de los aeropuertos y a sus economías, he de hacer mención a declaraciones concretas, pero mi análisis crítico no va por ahí.

AA.- Usted, que no es político, ha criticado a los políticos de "haber dilapidado los recursos públicos de una forma espectacular", de "haber invertido en infraestructuras aeroportuarias sin tener en cuenta la demanda real".

CM.- Para ser exactos, lo que digo es que "en un momento de profunda crisis económica, los ciudadanos comprueban atónitos que se han dilapidado los recursos públicos de forma espectacular a costa de las compañías aéreas que son las que pagan estas infraestructuras a través de las tarifas". Por supuesto que no me corresponde a mi valorar las responsabilidades de nadie y menos desconociendo las razones que les han llevado a tomar estas decisiones. El hecho de que se tomaran decisiones de inversión con criterios políticos o electoralistas es de una obviedad absoluta, pero la raíz del problema no está en las decisiones tomadas, sino en el hecho de que el sistema de gestión pública que está en vigor en España, da vía libre para que los políticos puedan tomar estas decisiones en muchas ocasiones sin que la demanda lo justifique.



Carlos Medrano dictando uno de los cursos en la Escuela de Negocios ITaérea.

"En un momento de profunda crisis económica, los ciudadanos comprueban atónitos que se han dilapidado los recursos públicos de forma espectacular"

AA.- A su juicio, ¿se han planificado alguna vez los modos de transporte en España o más bien se ha tratado de una carrera desenfrenada por ver quién llevaba a todas las ciudades y rincones del país al mismo tiempo AVEs, aeropuertos y autopistas?

CM.- La planificación del transporte en España, en general y salvo algunas

Pasa a la página siguiente







gmv®
INNOVATING SOLUTIONS

Viene de la página anterior

excepciones, no se ha llevado a cabo de una manera integral. La intermodalidad en el transporte es hoy en día fundamental para la economía de un país. Ahí tenemos el ejemplo de Alemania. Desconozco las políticas llevadas a cabo por parte del Ministerio de Fomento en los otros modos de transporte distintos del aéreo, en los que no soy experto, pero el debate sobre la intermodalidad en el aeropuerto de Madrid Barajas con el tren de Alta Velocidad, está aún pendiente y en su día fue reclamado por las compañías aéreas que operaban en este aeropuerto.

AA.- **¿Qué opina de los aeropuertos y los políticos con denominación de origen?**

CM.- No es cuestión de personas, sino del modelo de gestión y propiedad. Supongamos que el modelo de gestión de los aeropuertos en España fuera el de una gran empresa multinacional como es Fraport en Alemania, BAA en el Reino Unido, o Aeropuertos de París en Francia. Tomemos por ejemplo la primera, Fraport es una sociedad creada en junio de 2001 que cotiza en la bolsa de valores de Frankfurt que ópera aeropuertos en los cuatro continentes con un margen de resultados de 33,8% sobre el EBITDA y una cifra de negocio de 2.500 millones de euros. La estructura de propiedad del grupo Fraport es: 28,5% en bolsa, 31,5% el lander de Hesse, el 9,9 Lufthansa, el 10% Artio Global Investor y 20,1% Stadtwerke Frankfurt AM Main. ¿Cómo cree usted que se toman las decisiones de inversión en una empresa como ésta?

"La decisión de ampliar Barajas en 1996 fue una de las medidas de inversión en infraestructuras más acertada que se han tomado en España en materia de aeropuertos"



Carlos Medrano, firmando ejemplares de su libro el día de la presentación.

AA.- **Por cierto, una de las mayores inversiones se hicieron en Barajas, con más de 6.200 millones de euros, coincidiendo en parte con su cargo de presidente de Aena. Se preveía acoger hasta 70 millones de pasajeros anuales. Siete años después el volumen de tráfico está en franco descenso hasta ponerse por debajo del de entonces ¿Fue necesaria aquella inversión? ¿Y las de Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, etc?**

CM.- La decisión de ampliar la capacidad del aeropuerto de Madrid Barajas en 1996 fue una de las medidas de inversión en infraestructuras más acertada que se han tomado en España en materia de aeropuertos. El aeropuerto de Madrid Barajas disponía en aquella época de dos pistas cruzadas que solamente permitía operar con 45 movimientos a la hora. La demanda de las compañías aéreas era muy superior a la oferta de capacidad que el aeropuerto podía ofrecer, debido en gran parte al retraso del Gobierno en autorizar esta ampliación y las compañías aéreas no podían volar. Este aeropuerto opera en modo hub, de manera que las compañías planifican sus horarios de llegada y de salida con el fin de permitir aporte y dispersión del tráfico aéreo, para optimizar la ocupación de sus vuelos y esto provoca que en tres momentos del día se necesiten slots para que el aeropuerto pueda operar 60 ó incluso 80 movimientos a la hora durante algunos periodos de tiempo a fin de que no se produzcan demoras de tráfico. Esta ampliación fue diseñada para dar cabida a este tipo de operación y se está consiguiendo sin que se produzcan retrasos en los aviones. Esto, como ve, no tiene nada que ver con la capacidad anual. A día de doy estamos atravesando una crisis de tráfico que es coyuntural. Es cierto que la cifra de inversión fue alta pero debe usted tener en cuenta que este aeropuerto genera una cifra de negocio de unos 750 millones de euros anuales. Con ello se puede uno hacer a la idea de que la tasa de recuperación de la inversión parece razonable. Otra cosa bien diferente son las inversiones en los aeropuertos de Málaga Alicante Vigo o Palma de Mallorca.

AA.- **Varias Comunidades Autónomas pretenden mantener abiertos sus pequeños aeropuertos a base de ayudas públicas a las compañías operadoras, lo que contraviene abiertamente la normativa comunitaria. ¿Por qué no se acaba con esa práctica?**

CM.- Este tema se ha tratado en el Comité de expertos en la Escuela de Negocios iTaérea, con participación de algunos alumnos destacados conocedores

Pasa a la página siguiente

de estas prácticas en algunas comunidades autónomas. Las conclusiones están reflejadas en el capítulo 6 del libro. El conjunto de estas ayudas, según el III Informe de la Comisión de la Competencia, totaliza 247 millones de euros en el periodo 2007-2011. Esto es un grave problema. El gobierno ha presentado recientemente un Plan en el que se demanda de las CCAA, una colaboración para reducir el gasto público. Quizás sería este el camino para acabar con estas prácticas.

AA.- **En otros casos, la política de Aena ha sido encarecer las tasas aeroportuarias para enjugar la elevada deuda contraída, lo que han supuesto diversas demandas por parte de las compañías aéreas ante la jurisdicción española y ante la Comisión Europea. ¿Se pueden gestionar así los aeropuertos?**

CM.- La política de encarecer las tarifas es muy reciente. Históricamente las tarifas han estado muy por debajo de los costes. Probablemente si las tarifas se hubieran adecuado a los costes a partir de 2005, estas demandas se habrían presentado antes y hubieran impedido que el gestor de los aeropuertos alcanzara una deuda de 14.000 millones. En cualquier caso muy recientemente se ha alcanzado un acuerdo con las compañías aéreas respecto a la actualización de tarifas para los próximos años. Las tarifas tienen que ser individuales por aeropuertos. Cada aeropuerto alberga un modelo de negocio distinto, un tipo de tráfico distinto y sus clientes tienen diferente perfil. El modelo de negocio tiene que estar diseñado al tipo de cliente y esto incluye por supuesto a los ingresos comerciales. Tenga en cuenta que las recomendaciones que hacía Deloitte en 2004 y que cito en mi libro ya recomendaban actuar de forma más realista en la política tarifaria de Aena.

AA.- **Hablemos de la privatización de Aena. ¿Cree usted que el actual proceso se debe a una necesidad de liberalizar el sector y deshacer el monopolio de gestión aeroportuaria o, como mantiene el profesor González Sanfiel y usted recoge en su libro, se trata de "hacer caja" para compensar el déficit del Estado, como se hizo con Iberia, Telefónica, etc.?**

CM.- No, no, seamos serios, las palabras del Profesor González Sanfiel se refieren a al proceso emprendido en 2010 por el Gobierno anterior; en él se licitaban separadamente del resto, los aeropuertos de Madrid Barajas y Barcelona. Esto era efectivamente hacer caja. El proceso actual está basado en una puesta en valor de Aena Aeropuertos y poder dar así entrada al capital privado en la gestión. Literalmente las intenciones del actual Gobierno se sintetizan en las propias palabras de la ministra de Fomento: "En definitiva, optamos por llevar a cabo una transformación de Aena Aeropuertos a través de un modelo que garantice la existencia de una empresa española líder a nivel mundial, eficiente, de calidad y con capacidad para su expansión internacional. Segundo, favorecer la cohesión y la vertebración de nuestro país. Y tercero, asegurar la existencia de una red de infraestructuras aeroportuarias de calidad homogénea, con capacidad y a precios muy competitivos, lo cual resulta clave para la industria turística española. Este modelo además, introduce prácticas de gestión privada que favorecen un aumento de la eficiencia de la sociedad. La diferencia entre un planteamiento y el otro es radicalmente distinta.

"Si las tarifas se hubieran adecuado a los costes a partir de 2005, estas demandas se habrían presentado antes y hubieran impedido que el gestor de los aeropuertos alcanzara una deuda de 14.000 millones"

"El proceso de privatización es difícil que pueda culminarse dentro de este año tal como ha manifestado el Gobierno, pero el camino es el correcto"

AA.- **¿Cree usted que con una deuda de casi 15.000 millones de euros, con una mayoría de aeropuertos deficitarios y prácticamente inútiles alguien puede estar interesado en comprar un 49% de Aena como Fomento estaba dispuesto a vender? ¿Considera lógica la pretensión del Gobierno de obtener así 6.000 millones de euros? Por último, según usted, ¿qué habría que hacer con Aena? ¿Cuál sería su modelo de gestión aeroportuaria?**

CM.- En el último capítulo del libro detallo unas conclusiones finales que contienen mi visión personal del problema. Le recomiendo su lectura encarecidamente. Por otra parte, la salida a los mercados financieros en estos momentos, dada la situación económica actual va a ser muy difícil, pero no queda otro camino. La generación de recursos adicionales vía ingresos comerciales y la reducción de costes son medidas necesarias para conseguir el objetivo pero totalmente insuficientes. El proceso es difícil que pueda culminarse dentro de este año tal como ha manifestado el Gobierno, pero el camino es el correcto. No existe un modelo ideal de gestión, lo que sí tengo muy claro es que el proceso que se está llevando a cabo en estos momentos hubiera debido hacerse en 2005 ó 2006 con el tráfico aéreo creciendo al 8% anual y con una deuda acumulada de 6.000 millones de euros.

Una edición más

Le Bourget repitió el pulso entre Airbus y Boeing

LA 50 edición del Salón Internacional de la Aeronáutica y el Espacio de París, recientemente clausurada, ha registrado un record para los industriales del sector aeroespacial, con los dos grandes constructores aeronáuticos a la cabeza, Airbus y Boeing, con un total de 115.000 millones de euros en ventas.

Decepción en parte en la asistencia; a causa de las malas condiciones meteorológicas, el número de visitantes profesionales y no profesionales en general fueron sensiblemente inferiores a la edición anterior, hace dos años.

No se batieron records, pero el balance final de Le Bourget este año siguió siendo notable desde el punto de vista comercial. Ciertamente hay que distinguir los pedidos en firme de nuevos aviones, como las 20 unidades del A380 encargadas a Airbus por la compañía de leasing Doric Asset Finances, de pedidos no en firme o de órdenes que se cerraron antes de la celebración del Salón. Por ejemplo, EasyJet hizo un encargo previo de 135 Airbus A320, mientras que el pedido de 25 aviones A350-900 de Air France-KLM y el de 175 B737-800 de Ryanair fueron ya concretados antes de la inauguración de la feria.

No se batieron records, pero el balance final de Le Bourget este año siguió siendo notable desde el punto de vista comercial



Las cifras muestran un excelente rendimiento para los dos gigantes de la aeronáutica, con Airbus sobrepasando a Boeing, aunque no por mucho. Se notaba que el primero jugaba en casa. El constructor aeronáutico europeo ha vendido 241 aviones por un valor de 29.800 millones de euros. Pero si tenemos en cuenta, además, todos los compromisos de compra aún por confirmar, el total de las ventas se elevaría a 466 aviones por un valor de 52.100 millones de euros.

Por otra `parte, el constructor aeronáutico norteamericano ha totalizado unas ventas por valor de 28.800 millones de euros, que llegarían a convertirse en 45.700 millones si se incluyen todos los pedidos no confirmados.

Debe tenerse en cuenta que los valores anteriores se refieren a precios de catálo-

go. Pero todas las compañías negocian importantes descuentos que pueden llegar hasta el 60% de la tarifa oficial.

Airbus ha recibido un número considerable de pedidos para la versión -1000 de su A350, competidor directo del B777X de Boeing un proyecto industrial lanzado oficialmente en Le Bourget.

Este año, el Salón de París fue también importante para otros constructores aeronáuticos, especialmente para el europeo ATR, que batió su propio récord con la venta de 173 aviones por más de 3.000 millones de euros. También se mantuvo en liza la firma brasileña Embraer, que ha lanzado una nueva familia de aviones conocida como E2, de 70 a 120 asientos. Consiguió 365 pedidos entre los encargos en firme y por confirmar..

Más difícil lo tuvo la canadiense Bombardier con su nuevo CSeries, que ha retrasado un mes su vuelo inaugural respecto a la fecha inicialmente prevista de finales del pasado mes de junio, y cuya apuesta por parte de EasyJet ha quedado relegado para ulteriores negociaciones.

La última edición del Paris Air Show también será recordada por el vuelo del A400M, el avión de transporte militar de Airbus Military, dispuesto para su entrega a las Fuerzas Armadas francesas, que fue el que trasladó a Le Bourget al presidente de la República Francesa, François Hollande el pasado 21 de junio. Durante su visita al Salón pudo contemplar, al igual que el público concentrado en le Bourget, el sobrevuelo del Airbus A350 XWB, exactamente una semana después de su primera certificación de vuelo.

Un Salón excelente para Airbus

“Ha sido un salón excelente”, dijo Gabrice Brégier, presidente de Airbus, al término del Paris Air Show 2013. En un balance provisional de esta 50 edición el constructor aeronáutico europeo había registrado pedidos por 466 aviones por 68.700 millones de dólares, lo que, a su juicio, demuestra la capacidad de recuperación de la industria de la aviación comercial

Los pedidos registrados incluyen los compromisos de intenciones por 225 aviones y un valor 29.400 millones de dólares y las órdenes de compra en firme de 241 aviones por un valor de 39.300 millones de dólares. Brégier recordó que en el primer semestre del año Airbus ya ha registrado 758 pedidos, por lo que el responsable del Área Comercial de la compañía, John Leahy, mantenía los objetivos de la empresa de superar este año la venta de 800 aviones.

La familia A320, con el A320neo a la cabeza, continúa con su éxito en el mercado de pasillo único, con 371 pedidos y compromisos de seis clientes anunciados en la feria, por un valor aproximado de 37.800 millones de dólares. De éstos, 88 han sido para el A320ceo, demostrando que los aviones actualmente en producción siguen siendo el caballo de batalla más demandado en el sector. Un acuerdo a destacar de la familia A320 durante el evento fue el anuncio de EasyJet por 100 aviones A320neo y 35 más A320ceo, resultado ganador de un concurso muy competido. Otro respaldo importante para la familia A320 vino de Lufthansa con la confirmación de 100 aviones adicionales. Otras órdenes y compromisos de la familia A320 vinieron de: Hong Kong Aviation Capital por 60; ILFC por 50; Spirit, 20; y Syphax Airlines de Túnez por tres, siendo muy significativo este primer compromiso en África por el A320neo.

Otra estrella en París fue el A350 XWB, que voló por primera vez el viernes 14 de junio de 2013. En la feria este avión ha logrado 69 pedidos y compromisos nuevos de cuatro clientes de diferentes continentes, por valor de 21.400 millones de dólares. Air France-KLM ha realizado un pedido en firme por 25 A350-900. Además, Singapore Airlines, que ya es un importante cliente del modelo, ha vuelto a pedir 30 A350-900 más; United Airlines también realizó otro nuevo pedido del A350 por 10 A350-1000 adicionales, que no sólo lleva su total de pedidos del A350 hasta 35 aparatos, sino que también actualiza su pedido anterior de 25 A350-900 al modelo de mayor tamaño, el A350-1000 para reemplazar sus Boeing 777. Además, Sri Lanka firmó un compromiso por cuatro A350-900 para complementar un pedido de seis A330-300 durante la feria.

En lo más alto de la gama de productos, el A380, buque insignia de la compañía, consiguió un compromiso por 20 aviones con la tercera mayor compañía de leasing de aviones de fuselaje ancho de todo el mundo, Doric Lease Corp, en un acuerdo por valor de más de 8.000 millones de dólares. El contrato con Doric es de gran importancia, ya que abre un nuevo camino hacia el mercado para el A380, que ahora estará disponible para líneas aéreas que deseen operar con la flexibilidad de un acuerdo de leasing operativo.

Leahy dijo: "Las impresionantes lluvias y tormentas de este año en Le Bourget no han frenado la llegada de pedidos”. Y añadió: "Nuestro A350 XWB ha superado al Boeing 787 por más de 2 a 1 en los últimos cinco años. Además, nuestra familia A320neo conserva la ventaja del 60% de cuota de mercado. Es una posición en la que yo me querría mantener”.

Además de los anuncios de pedidos de aviones, la feria de este año vio la entrega de nuevos aviones de Airbus a varios operadores. Entre los más destacados, LATAM Airlines Group, uno de los principales clientes del Airbus A320, recibió su 200tº A320 en Le Bourget. El avión está equipado con dispositivos de punta de ala para ahorro de combustible, “Sharklets”, una opción que ahora está demostrando ser universalmente popular en esta familia de aviones.

La industria aeroespacial española, satisfecha con los resultados

EL Paris Air Show 2013, el mayor escaparate mundial de la Aeronáutica y el Espacio, se clausuró con un balance positivo por parte de las empresas españolas que participaron, según reconoció la Asociación Española de Empresas Tecnológicas de Defensa, Aeronáutica y Espacio (TEDAE).

El Pabellón de España, coordinado por dicha Asociación, albergó empresas como Aciturri, Aernnova, Airbus Military, Andalucía Aerospaceland Region, Aerópolis Parque Tecnológico de Andalucía, Hélice Cluster Aeropespacial Andaluz, Aerosertec, MDU S.A.U, Sofitec, TEAMS (Testing and Engineering of Aeronautical material and Structures), Skylife Engineering, UMI Aeronáutica, Aertec, Aritex Loxin, Cesa, Denn, Hegan, Novalti, Iberia Mantenimiento, Inmapa, ITP, Mazel Group, MTorres y Tecnatom.

Industrias que participan en los programas aeronáuticos y de defensa más importantes, y desarrollan tecnologías embarcadas en la mitad de los aviones comerciales de más de 100 plazas en el mundo.

Las empresas hacen un balance muy positivo de su paso por la Feria, un entorno que les ha permitido hacer avances importantes con sus clientes sobre proyectos en curso, realizar nuevos contactos industriales, confirmar acuerdos y abrir nuevas oportunidades de negocio.



Pabellón español en el Salón de Le Bourget.

En esta edición, además, ha destacado la gran asistencia de empresas e instituciones de países como Rusia, India o China, lo que permitirá potenciar la internacionalización de nuestra industria aeroespacial.

La industria española agradece el apoyo institucional recibido por parte de los Ministerios de Industria, Economía y Defensa, así como por la Embajada de España en París. El embajador Carlos Bastarreche; el secretario de Estado de Defensa, Pedro Argüelles; el secretario General de Industria, Luis Valero; y Elisa Robles, directora general del CDTI, acompañaron a las empresas los primeros días del Salón. Sin olvidar el respaldo de los representantes de la Junta de Andalucía, el Gobierno Vasco, el director general de Armamento y Material, la delegación del Ejército del Aire y del ICEX.

La industria española allí congregada disfrutó del éxito del vuelo de prueba del primer prototipo del Airbus A350- XWB, un avión en cuyo diseño y fabricación participan muchas de las empresas presentes en el Pabellón de España. Así como también de la llegada de Francois Hollande al Paris Air Show a bordo del avión de transporte militar A400 M, cuyo ensamblaje final se realiza en Sevilla.

Ello significó un gran respaldo para nuestras empresas puesto que les brindó la oportunidad demostrar de primera mano a sus clientes y socios los desarrollos tecnológicos españoles que incorporan ambos aviones.

El primer A350 XWB alzó el vuelo

EL A350 XWB de Airbus alzó el vuelo por vez primera el pasado día 14 desde el aeropuerto francés de Toulouse-Blagnac al que regresó después de poco más de cuatro horas completando con éxito el vuelo inaugural.

El avión fue pilotado por Peter Chandler, jefe de pilotos de pruebas de Airbus, y Guy Magrin, piloto del proyecto para el A350 XWB. Les acompañó en cabina Pascal Verneau, ingeniero de vuelo de pruebas del proyecto A350 XWB. Y en los puestos de control en la cabina principal del avión, siguiendo los progresos del perfil de vuelo con una amplia gama de instrumentación de pruebas, se encontraban los tres ingenieros de ensayos en vuelo: Fernando Alonso, responsable del Centro de Ensayos Vuelo e Integración de Airbus; Patrick du Ché, jefe de ensayos en vuelo de desarrollo; y Emanuele Costanzo, ingeniero de ensayos en vuelo para los motores Trent XWB.

Fabrice Brégier, presidente y CEO de Airbus declaró: “Felicito a la totalidad del equipo de desarrollo del A350XWB por haber realizado la preparación del primer vuelo en un tiempo record. También quiero agradecer hoy a la tripulación por llevar el avión donde quiere estar, en los cielos”. Y añadió: “Me gustaría extender mi gratitud a todos los equipos de las oficinas de diseño, a nivel de programa y de fabricación, tripulaciones en tierra, y también a nuestros colegas de las aerolíneas y proveedores, y a tantos otros que han ayudado a definir este avión totalmente nuevo. El A350XWB que ha volado hoy, integrando las últimas tecnologías disponibles, entra en la fase final de desarrollo. Está listo. Listo para la certificación y la entrada en servicio en la segunda mitad del año que viene”

Para su primer vuelo, el A350 XWB, matriculado F-WXWB, despegó con un peso de unas 221 toneladas. Durante el vuelo, que llevó al avión sobre el suroeste de Francia, la tripulación examinó la envolvente de vuelo del avión. El aparato estuvo acompañado por un avión de seguimiento para observar y grabar las diferentes maniobras. Su progreso fue monitorizado en tiempo real por expertos basados en tierra, a través de un enlace directo de telemetría.

Este vuelo marca el inicio de una rigurosa campaña de vuelos de prueba con la participación de cinco A350 y con unas 2.500 horas de vuelo, que culminará con la certificación del avión, seguida de su entrada en servicio con las líneas aéreas en el segundo semestre de 2014, con Qatar Airways como primer operador.

El A350 XWB es la nueva línea de productos de tamaño mediano de largo alcance que comprende tres versiones y una capacidad de entre 270 y 350 pasajeros en espaciosas configuraciones de tres clases. La nueva familia traerá un cambio cualitativo en eficiencia en comparación con las aeronaves existentes en esta categoría de tamaño, con un 25 por ciento menos de consumo de combustible y proporcionando una reducción equivalente en emisiones de CO2. A día de hoy el A350 XWB ha conseguido ya 617 pedidos en firme de 33 clientes en todo el mundo.

El A350, por fin, sobrevoló Le Bourget


El presidente de la República Francesa, François Hollande, con el CEO de Airbus, en la cabina del A350.

El A350 XWB de Airbus por fin voló sobre Le Bourget. Los vuelos del nuevo avión abrieron y cerraron el más importante salón aeroespacial del mundo. Si el día 14, tres fechas antes de la apertura oficial del París Air Show, el A350 voló por primera vez desde Toulouse, una semana más tarde, el MSN1 en su tercera salida sobrevoló el salón parisino.

El vuelo del pasado día 21 de junio se realizó a 600 pies de la pista 21 de Le Bourget formando parte del vuelo de prueba realizado desde Toulouse. El avión se dirigió hacia el norte para ofrecer una demostración en el cielo del aeropuerto de Le Bourget, donde una gran multitud de visitantes del Salón pudieron contemplar y saludar con aplausos el vuelo del nuevo producto de Airbus.